

КОНЦЕСІЙНИЙ ДОГОВІР У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

Згідно до частини 1 статті 5 Закону України «Про державно – приватне партнерство» формою здійснення державного приватного партнерства є концесія [1, с. 10]. Відповідно до статті 1 Закону України «Про концесії» договір концесії – це договір, відповідно до якого уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування надає на платній та строковій основі суб'єкту підприємницької діяльності право створити об'єкт концесії чи суттєво його поліпшити та здійснювати його управління відповідно до цього Закону та з метою задоволення громадських потреб [2, с. 4].

Проте, маючи всі законодавчі конструкції Україна не виконує даний механізм залучення інвестицій, в зв'язку з чим набуває актуальності тема дослідження. Проаналізувавши досвід зарубіжних країн щодо укладання концесійного договору, а саме Західної Європи та Сполучених Штатів Америки запровадження даного технічного залучення приватних інвестицій є особливо доцільним враховуючи, що Україна знаходиться на перетині трьох європейських транспортних коридорів і займає одне з перших місць у Європі за коефіцієнтом транзитності. Щороку через країну проїжджають мільйони одиниць транзитного вантажного транспорту [7].

Дослідивши Закон України «Про концесії» та «Про державно – приватне партнерство» постає питання реального залучення приватних інвестицій у сферу дорожнього транспорту. Так, відповідно до статті 6 Закону України «Про концесії» існує такий порядок рішень про надання концесії, як: 1. Держава визначає де є проблемне місце у транспортній інфраструктурі; 2. Готує техніко- економічне обґрунтування прокладення дороги, робить підготовку земельних ділянок; 3. Запрошує інвестора; 4. Здає об'єкт в оренду, тим самим здійснює приватне партнерство [1, с. 20]. Ця схема є досить ефективною у сфері автомобільних доріг, тому що: по-перше, держава не витрачає кошти на ремонт доріг, тим самим не витрачає гроші з державного бюджету; по-друге, податки громадян можуть бути спрямовані на інші потреби; по-третє, вигода для водіїв легкових автомобілів, так як вони можуть зекономити час та паливе; по-четверте, держава буде здійснювати співпрацю з інвесторами, тим самим покращить свою репутацію [6].

А для другої сторони (інвестора) даний договір має такі плюси, як: по-перше, використання об'єкту, а саме автомобільних доріг,

земельних ділянок для отримання прибутку; по-друге, прибуток приватного партнера (концесіонера) після сплати податків, внесення обов'язкових платежів та платежів за концесійним договором, надходить у його розпорядження згідно пункту 15 Указу Президента «Про концесію на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг» [4, с. 4]; по-третє, концесіонеру надається компенсація, в разі якщо за результатами звітного року сума річного доходу є меншою за заплановану суму такого доходу, відповідно до частини 2 статті 4-1 Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [3, с. 10];

Також не менш важливе значення для концесіонера мають його гарантії, закріплені в статті 24-1 Закону України «Про концесії», а саме: держава гарантує встановлення умов пов'язаних з виконанням концесійного договору; зміни, що вносяться до законодавства ніяким чином не повинні погіршувати умов для провадження концесіонерами їх діяльності; майнові та фінансові ресурси концесіонерів не можуть бути примусово відчужені; в разі виявлення рішень, які порушують права концесіонерів, їм будуть відшкодовуватись збитки [1, с. 25]. Вкладаючи гроші в певний інвестиційний проект, концесіонер розподіляє ризики так, щоб хоча б одна частина платежів, залежала саме від результатів реалізації такого проекту. Наприклад, гарантований платіж може бути еквівалентним розміру орендної плати за дорогою та земельну ділянку, яку б отримувала держава у випадку звичайної оренди. За таких обставин у приватних партнерів з'являється інтерес саме до державно-приватного партнерства, на відміну реалізувати інший проект самостійно та без державної участі [5].

Пропонуємо включити в програму економічного розвитку такі економічні стимули для залучення приватного партнера до укладення концесійного договору. Так як при використанні моделі концесійної дороги буде покращення економічного клімату для суб'єктів господарювання, що тим самим підвищить розвиток економіки держави. Такого роду концесія буде механізмом залучення інвестицій та реалізації масштабних проектів. Крім того, це покращить співпрацю з інвесторами, так як вони будуть зацікавлені в інвестуванні такого проекту, який в майбутньому дасть їм достатній прибуток.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про концесії» від 25.03.2018 № 997-XIV [Електронний ресурс] / Офіційний сайт ВРУ – www.rada.gov.ua (станом на 25.03.2018).
2. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 № 2404-VI [Електронний ресурс] / Офіційний вісник ВРУ – www.rada.gov.ua (станом на 24.05.2016).
3. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 № 1286-XIV / Офіційний вісник ВРУ – www.rada.gov.ua (станом 27.01.2018).

4. Указ Президента «Про концесію на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг» від 04.07.1998 № 735 / Офіційний вісник ВРУ — www.rada.gov.ua (станом на 04.07.1998).
5. Євтушенко С. Стаття «Концесійні дороги: реальність чи утопія?» // [Електронний ресурс] — Режим доступу : <https://clck.ru/DA9WM>
6. Войтко А. Стаття «В Україні появляються «концессионные дороги» // [Електронний ресурс] — Режим доступу : jkg-portal.com.ua/ru/publication/one/v-ukrain-j-zjavljatsja-koncesijn-dorogi-41095
7. Коваль Ю. Стаття «Перспективи будівництва концесійних доріг в Україні» // [Електронний ресурс] — Режим доступу : yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/perspektivi-budivnictva-koncesijnih-dorog-v-ukrayini.htm

Ключові слова: Концесійний договір, концесіонер, приватне партнерство, інвестування, автомобільні дороги.

Науковий керівник: асистент Липська О. С.

Меланич Марія Миколаївна

студентка 3-го курсу Інституту кримінальної юстиції
Національного університету «Одеська юридична академія»

НОВІ ПРАВИЛА ПРИВАТИЗАЦІЇ В УКРАЇНІ: ОГЛЯД ЗАКОНОДАВСТВА

Як відомо, скорочення обсягів державного майна та перетворення державної та комунальної власності у приватну забезпечується завдяки приватизації. Здійснення цілого ряду реформ та створення критичної маси ефективних приватних власників залежить від економічно обґрунтованого, логічного та прозорого законодавчого регулювання цих процесів.

Протягом останніх років законодавство України з питань приватизації постійно зазнавало істотних змін у зв'язку із пошуком нової моделі приватизації, яка б забезпечила зміщення акцентів зі структурної перебудови економіки на виконання функцій наповнення державного бюджету та пошук власників для менш привабливих активів. 18 квітня 2018 року було прийнято новий Закон України «Про приватизацію державного і комунального майна», який замінив собою попередні сім приватизаційних законів (серед них «Про приватизацію державного майна», «Про приватизацію невеликих державних підприємств (малу приватизацію)», «Про особливості приватизації майна в агропромисловому комплексі» та ін.) [1].

Згідно оновленого законодавства, приватизація державного або комунального майна (далі — приватизація) представляє собою платне